

## RAPPORT – NAV 58

Til: Sjøfartsdirektøren, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.  
Fra: Delegasjonen v/Stemre  
Dato: 9. juli 2012  
Komité: IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 58th session (NAV 58)  
2.-6. juli 2012

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum/WG 2
Senioringeniør Rune M. Nilsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør Svein David Medhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Anita Christoffersen, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/WG 1
Kystdirektør Kirsti Slotsvik, Kystverket	Presentasjon NAV 58/INF.4
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 2
Avdelingssjef Jon Leon Ervik, Kystverket	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Finn Martin Vallersnes, Kystverket	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum/WG 1
Sjefsingeniør Sigmund Andreas Breivik, Kystverket	Plenum/WG 2
Rådgiver Anne Grethe Nilsen, Kystverket	Plenum/WG 2
Avdelingsleder Jan Tore Grimsrud, Det norske Veritas	Plenum/WG 3
Overingeniør Finn H. Spone, Det norske Veritas	Plenum/WG 3

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under NAV 58:

- Implementation of the e-navigation strategy under ledelse av Norge v/John Erik Hagen
- Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation under ledelse av Japan v/H. Noguchi

**Tentativ dato for NAV 59: 2.-6. september 2013**

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under NAV 59:

- Ships' routing
- Technical matters
- e-navigation

Det vil bli opprettet følgende draftinggrupper under NAV 59:

- Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation

## I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 26. juni 2012. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London der Stemre deltok.

### NAV 58 opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1: Ships' routeing ledet av Ukraina v/ Mr. Billiar (Agendapunkt 3 og 4)
- WG 2: Technical Working Group ledet av UK v/ Mr. K. Fisher (Agendapunkt 5 og 10)
- WG 3: e-navigation, ledet av Norge v/John Erik Hagen, Kystverket (Agendapunkt 6)

I tillegg til de planlagte agendapunktene fikk WG 2 i oppdrag å se på Polarkoden over sendt fra DE samt beskyttelse av AIS VHF data-link og NAV 58/6/7 fra Norge.

### NAV 56 opprettet følgende draftinggruppe:

- DG 1: Policy and new symbols for AIS aids to navigation under ledelse av USA v/ J. Arroyo (Agendapunkt 7).

Den planlagte drafting gruppen på SOLAS regel V/22 ble ikke nedsatt. Se III.13 under.

### Norske dokumenter til NAV 58:

- |              |  |
|--------------|--|
| NAV 56/3/12  | New mandatory ship reporting system in the Barents Area (sammen med Russland)  |
| NAV 56/6     | Report of the Correspondence group   |
| NAV 56/6/7   | VHF data exchange (VDE) (sammen med Danmark)   |
| NAV 56/INF.4 | Outcomes of a workshop held to demonstrate the use of S-100 framework data standard and consider potential synergies between e-navigation and the Marine Electronic Highway project in the Straits of Malacca and Singapore. |

## II. OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var e-navigasjon (se III.6 under), nytt norsk/russisk skipsrapporteringsystem (se III.3 under) og gjennomgang av kapittel 9 i utkast til Polarkoden (se III.13.e under).

Norge er fornøyd med utfallet av møtet. En milepel ble oppnådd i e-navigasjonsarbeidet ved at GAP analysen nå er ferdig. En annen milepel er at Norge nå er stolt medeier i det første IMO godkjente skipsrapporteringsystemet i verden som ikke krever verbal kommunikasjon, «Barents SRS».

Den norske presentasjonen angående resultater fra e-navigasjon tester i Singapore og Norge, ved Kystdirektør Kirsti Slotsvik ble svært godt mottatt.

### III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN.

#### 1) Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

#### 2) Decisions of other IMO bodies

Underkomiteen ble orientert om utfallet av A 27, C/ES.26, MEPC 62, FAL 37, DE 56, MEPC 63, COMSAR 16, FSI 20, STW 43 og MSC 90. Der underkomiteen fikk spesifikke instruksjoner eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt eller «Any other business» (agendapunkt 13).

#### 3) Routing of ships, ship reporting and related matters

En foreløpig vurdering av forslagene til nye reguleringer var foretatt av formannen for NAV og formannen i arbeidsgruppe 1 for å se at innsendte forslag var i henhold til vedtatte retningslinjer. Denne konkluderte med at retningslinjene var fulgt med mulig unntak av dokumentet relatert til det eksisterende "Off Ushant" Traffic Separation Scheme der det ble foreslått en endring i toveis ruten.

#### **Norsk posisjon:**

Hovedfokus for Norge er behandlingen av vårt og Russlands felles dokument. Norge har kun mindre kommentarer til enkelte av de øvrige forslagene bortsett fra forslaget fra Malaysia, Singapore og Indonesia om å innføre særskilte lanternekrav til fartøyer som krysser Singaporestredet. Som under NAV 57 har Norge forståelse for problemene relatert til skip som krysser trafikkseparasjonssystemet, men er fremdeles skeptisk til innføring av lokale lanternekrav og mener det kan settes spørsmålsteget ved den foreslåtte løsningen fra et sikkerhetsmessig synspunkt.

#### **Diskusjon:**

De foreslåtte endringene til "Off Ushant" Traffic Separation Scheme ble avvist grunnet manglende informasjon til støtte for nødvendigheten av forslaget.

Vedrørende NAV 58/3/15 med forslag om endringer til regler for skip som krysser TSS i Singapore stredet, ble det igjen reist samme bekymringer som sist. Det ble vist til beslutninger fattet på NAV 56 vedrørende føring av spesielle lanterner ved kryssing av TSS. Formannen påpekte mulig konflikt med COLREG regel 9 og 1 b.

#### 3.1 Nye trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** Det var kun ett nytt trafikkseparasjonssystem til behandling under NAV 58. Behandlingen utløste ingen diskusjoner.

**Utfall:** Følgende nye trafikkseparasjonssystem ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- New traffic separation scheme "In the Approaches to IJmuiden"

**Ikrafttredelse:** Det nye trafikkseparasjonssystemet vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

### 3.2 Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** Det ble behandlet syv (7) endringer til eksisterende trafikkseparasjonssystemer. Av disse var det kun endringene til det franske trafikkseparasjonssystemet ”Off Ushant” som utløste noen diskusjoner. Samtlige endringer ble til slutt anbefalt som opprinnelig foreslått.

**Utfall:** Følgende endringer til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”Off Texel”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”In the Approaches to Hook of Holland and at North Hinder”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”Off Rodsher Island”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”Off Ushant”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”In the Santa Barbara Channel”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”Off San Francisco”
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”In the Approaches to Los Angeles – Long Beach”

**Ikrafttredelse:** De foreslåtte endringene til trafikkseparasjonssystemene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjenning i MSC.

### 3.3 Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** Det ble til sammen behandlet 11 andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer. De fleste forslagene ble gjennomgått og anbefalt uten nevneverdige diskusjoner. Forslaget fra Malaysia, Singapore og Indonesia vedrørende særskilte lanternekrav til fartøyer som krysser Singaporestredet, førte imidlertid til nye lange diskusjoner om forslagetets lovlighet – ikke ulikt diskusjonene rundt samme sak under NAV 56.

Det ble til slutt enighet om at man ikke hadde nødvendig hjemmel til å endre de eksisterende ”Rules for Vessels Navigating through the Straits of Malacca and Singapore” som foreslått av sponsorene til dokumentet. Dette ville kreve endringer til COLREG. I stedet ble de eksisterende retningslinjene (utgitt i SN.1/Circ.293) vedrørende lanterneføring for kryssende fartøyer i Singaporestredet endret. Det ble anbefalt at disse nye retningslinjene skulle publiseres i et nytt SN-sirkulær som et anbefalt tiltak i motsetning til dagens midlertidige anbefalte tiltak.

**Utfall:** Følgende andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Associated Protective Measures for Saba Bank PSSA; mandatory No Anchoring Area for all ships and an Area To Be Avoided for ships exceeding 300 GT
- Establishment of new routing measures other than traffic separation schemes "In the Approaches to IJmuiden"
- Establishment of new routing measures other than traffic separation schemes in the area "West of Rijnveld"
- Amendment to the deep-water route leading to IJmuiden
- Amendments to routing measures other than traffic separation schemes "In the Approaches to Hook of Holland and at North Hinder"
- Amendments to the deep-water route leading to Europoort
- Establishment of an area to be avoided off the Ningaloo Coast, Western Australia
- Establishment of two areas to be avoided (ATBA) in waters off the Brazilian southeast coast

- Revocation of the existing Deep-Water Route inside the borders of the Traffic Separation Schemes from Gogland Island to Rodsher Island
- Establishment of new recommended tracks and traffic separation line between the Traffic Separation Schemes “Off Rodsher Island” and “Off Gogland Island”
- Recommendatory measure for vessels crossing the Traffic Separation Scheme (TSS) and Precautionary Areas in the Singapore Strait during hours of darkness as a SN circular.

**Ikrafttredelse:** De foreslåtte rutetiltakene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjenning i MSC.

### 3.4 Påbudte skipsrapporteringssystemer.

**Diskusjon:** Det var kun ett forslag til nytt påbudt skipsrapporteringssystem til behandling. Det var det norsk/russiske forslaget til et påbudt skipsrapporteringssystem i Barents området (Barents SRS).

Under fremleggelsen i plenum, ble det reist spørsmål om tiltakets nødvendighet og omfang. Da tiltaket skulle legges grundigere frem for arbeidsgruppen, ble det derfor lagt vekt på å presentere relevant statistikk som kunne underbygge tiltakets nødvendighet. Det ble også lagt vekt på å redegjøre grundig for hva som lå til grunn for tiltakets foreslåtte omfang.

Det virket temmelig åpenbart at det faktum at skipsrapporteringssystemet hovedsakelig ligger i internasjonalt farvann var det som gjorde enkelte nasjoner skeptisk. Likevel ble det enighet om at det forelå tilstrekkelige argumenter for at skipsrapporteringssystemet burde opprettes.

Norge og Russland godtok å fjerne et par mindre rapporteringskrav da det ble diskusjoner om disse. Dette gjaldt rapporteringskrav som helt eller delvis er dekket gjennom andre pålagte rapporter, og rapporteringskravene inngår heller ikke i EU-direktivet som beskriver ”minimum reporting requirements”.

Norge og Russland gjorde også endringer til tabellen som beskriver hva som må rapporteres på VHF og hva som kan rapporteres ”ikke-verbalt” (internett, AIS, LRIT, fax, e-post). Med disse endringene til skiprapporteringssystemet ble ”Barents SRS” det første IMO godkjente skipsrapporteringssystemet i verden som ikke krever verbal kommunikasjon.

**Utfall:** Følgende nye påbudte skipsrapporteringssystem ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Mandatory ship reporting system in the Barents Area

**Ikrafttredelse:** Det nye skipsrapporteringssystemet vil tre i kraft på en fastsatt dato tidligst 6 måneder etter godkjenning i MSC.

## **4) Amendments to the general provisions on ship’s routing (Res.A.572(14), as amended**

MSC 89, etter forslag fra USA og Nederland, instruerte NAV å gjennomgå og foreta nødvendige endringer i resolusjonen. Forslagslandene hadde utarbeidet forslag til endringer.

**Norsk posisjon:** Støtter endringsforslagene

**Diskusjon:** Samtlige medlemsland støttet endringsforslagene. De få diskusjonene som var, gikk på hvor i GPSR endringene skulle stå.

**Utfall:** Endringene til GPSR ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC gitt at nødvendig samtykke fra Assembly foreligger.

## **5) ITU matters, including Radiocommunication ITU-R Study Group matters**

Det ble gjort en gjennomgang av saker som er blitt tatt opp i ITU siden sist. Dette var kun til informasjon.

Basert på dokumentet ITU-r M.1371-4 fra ITU ble utkast til et liaison statement diskutert. Noen endringer til ovennevnte dokumentet ble foreslått. Forandringer gikk i hovedsak på AIS melding 11 og 12. Her ble det laget et forslag fra gruppen. Meldingstype nr. 13 var gruppen enig om at ikke skal brukes.

Det felles dansk/norske dokument om å bruke Digital VHF til fremtidig utveksling av informasjon og at det ikke er nødvendig med en ny generasjon AIS fikk full støtte. Synspunktene i dokumentet ble tatt inn i et ytterligere liaison statement til ITU.

Australia hadde sendt inn et forslag til SN sirkulære om bruken av AIS SART-basert utstyr og hvordan dette skal håndteres når det brukes for eksempel av dykkere. Det ble en lang diskusjon spesielt rundt definisjonen om hvem som skal bruke dette, hva er MOB og definisjon på nød. Det ble enighet om å trekke ut ordet dykkere i forslaget til SN sirkulære og bare henvise til MOB. Det bes videre om at COMSAR skal lage nye retningslinjer/informasjon for bruk av AIS enheter.

**Norsk posisjon:** Norge støttet ikke det Australske utkastet slik det forelå.

**Utfall:** Utkast til SN sirkulære for hvordan presentere AIS SART og AIS MOB ble godkjent for oversendelse til COMSAR. Begge liaison statementene ble godkjent og IMOs sekretariat instruert i å oversende disse til ITU.

## **6) Development of an e-navigation strategy implementation plan**

Basert på beslutninger under forrige sesjon har arbeidet fortsatt gjennom en korrespondansegruppe under koordinering av Norge, og i diskusjoner i STW og COMSAR.

**Norsk posisjon:** Norge støtter i all vesentlighet utfallet av korrespondansegruppens arbeid.

**Diskusjon:** Rapporten fra korrespondansegruppen fikk få kommentarer fra medlemslandene, men enkelte interessegrupper hadde kommentarer til de definerte GAPene. Andre påpekte viktigheten i å ferdigstille GAPene.

FSA metodologien ble gjennomgått. Plansjene i korrespondansegruppens rapport viser gangen i hvordan man kommer frem til e-navigasjon løsningene som medfører redusert fare for ulykker innen akseptabel kost nytte verdi.

Resten av rapporten fra korrespondansegruppen ble gjennomgått og tiltakene som er foreslått, fikk tilslutning.

De øvrige dokumentene ble gjennomgått og selv om mange av dem fikk støtte, ble Norges kommentar om at det er viktig å bruke tiden på NAV 58 til å ferdigstille GAPene tatt til følge.

Behandlingen av de andre dokumentene vil tas i korrespondansegruppen, herunder guide for brukervennlighet for navigasjonsutstyr og metodikk for tilbakemelding fra testbeds.

Norge presenterte sitt og Danmarks forslag om å bruke Digital VHF til fremtidig utveksling av informasjon og at det ikke er nødvendig med en ny generasjon AIS. Dette er behandlet under agendapunkt 5 over.

Liste over prioriterte GAP ble gjennomgått og fullført.

Forslag til praktiske løsninger ble gjennomgått og revidert. Det ble tilslutning om å bruke dette videre for å komme frem til RCO.

**Konklusjon:** GAP analysen ble ferdigstilt og GAPene prioritert. Forslag til praktiske løsninger ble gjennomgått og redigert og godtatt. Dette blir brukt videre i FSA prosessen.

Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under koordinering av Norge og vil arbeide videre iht plan vedtatt av MSC. I forhold til rapportering fra korrespondansegruppen til COMSAR og STW, skal det fokuseres på i disse mer inn på det som er relevant for disse underkommittentene.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under koordinering av Norge.

**Oppfølging:** Koordinere og delta i korrespondansegruppen.

## **7) Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation**

NAV 57 nedsatte en korrespondansegruppe for utarbeidelse av policy og symboler. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

**Norsk posisjon:** Støtter utfallet av korrespondansegruppen og støtter option 2 når det gjelder definisjon

**Diskusjon:** Flertallet støttet option 2.

**Utfall:** Dokumentet ble opprettet basert på beslutningen og korrespondansegruppen ble gjenopprettet. Gruppen skal kun gjøre redaksjonelle endringer.

## **8) Casualty analysis**

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

## **9) Consideration of IACS unified interpretations**

Som IACS informerte om på NAV 57 er UI SC 139 om bruk av kamera for å tilfredsstille siktkravene i SOLAS revidert, men det var ikke mulig å sende den inn til NAV 57 da de måtte se i hvilken grad MSC.1/Circ.1350 som ble godkjent på MSC 87 innvirker på innholdet i sirkulæret. Dette er nå gjort og den reviderte UI forelå for behandling

**Norsk posisjon:** Ingen innvendinger

**Utfall:** Fortolkningen ble støttet of et MSC sirkulære ble utarbeidet for oversendelse til MSC 91 for godkjenning.

## **10) Development of performance standards for inclinometers**

NAV 57 utarbeidet et utkast til standard for inklinometer og det ble invitert til innsendelse av kommentarer til dette møtet.



**Norsk posisjon:** Ingen sterke meninger, men trim bør inn i standarden.

**Diskusjon:** Tyskland hadde sendt inn et revidert forslag som ble gjennomgått. Det ble gitt input fra Japan og Kina samt noen kommentarer fra gruppen. Norge ønsket trim inn i standarden, men dette ville gjøre inklinometeret mer komplisert og dyrere så vi trakk forslaget.

**Utfall:** Utkast til standard ble godkjent for oversendelse til MSC.

### **11) Work programme and agenda for NAV 57**

Arbeidsprogrammet ble justert basert på vedtak fattet under MSC 89, MSC 90 og progresjonen under NAV 58. Foreløpig agenda for NAV 59 ble utarbeidet.

### **12) Election of chairman and vice-chairman for 2013**

Mr. M. Sollosi (US) og Mr. K. Billiar (Ukraina) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for NAV for 2013.

### **13) Any other business**

#### **13 A) Explanatory notes (EN) til safe return to Port krav i SOLAS,**

IACS foreslår å liste nødvendig utstyr for navigering, posisjonering og kollisjonshindring.

**Norsk posisjon:** Listen kan med fordel begrenses.

**Diskusjon:** Det var enighet om å liste nødvendig utstyr.

**Utfall:** Utstyret ble listet (2 punkter gikk ut). Endringene til de berørte EN ble godkjent og oversendes MSC.

#### **13 B) IEC standarder**

Det ble informert om nye og endrede IEC-Standarder.

#### **13C) Informasjon om utvikling av treingsstandard for isnavigering.**

IALA informerte om sine planer og fikk kritikk for å gjøre oppgaver som er under IMOs ansvarsområde. STW har fått i oppdrag å se på bindende krav til opplæring for offiserer og mannskap på skip som opererer i Arktis og Antarktis og det er kun IMO som har internasjonal godkjenning for å sette slike standarder.

**Utfall:** Informasjonen ble notert.

#### **13 D) Informasjon om dannelsen av en ny enhet i IALA**

Informasjonen ble notert.

### 13 E) Polarkodens kapittel 9.

DE 56 oversendt kapittel 9 «Navigation» i utkast til Polarkode til NAV 58 for kommentarer.

**Diskusjon:** Det var tydelig at svært få var forberedt på denne diskusjonen, men kapittelet ble gjennomgått og en del endringer og strykninger ble foretatt. Strykningene ble foretatt der det alt er SOLAS regler som dekker de foreslåtte kravene. Det ble imidlertid påpekt at endringene er foretatt basert på siste utgave av SOLAS kapittel V og at dersom eksisterende skip også skal tilfredsstille kapittelet må dette vurderes spesielt. Det er ikke sikkert alt som ble strøket er krav i tidligere versjoner av kapittel V i SOLAS. Det ble også påpekt at siden de ulike kategoriene A, B og C ikke var endelig definert, kunne det ha implikasjoner på forslagene til krav. Det ble også en diskusjon om hvorvidt en kunne stille krav til utstyr som ikke hadde «performance standard». Dette kom opp under diskusjonen om krav til radar med mulighet for å oppdage is. Det finnes slike radarer i dag, men IMO har ingen «performance standard» for slik radar. Det samme gjelder for mottak av is-informasjon som kart eller bilder. Denne diskusjonen kommer til å komme opp igjen på DE. Nyttig informasjon om test-temperaturer på utstyr kom fram.

**Utfall:** Forlag til endringer ble tatt inn i kapittel 9 med diverse kommentarer. Sekretariatet ble bedt om å informere DEs korrespondansegruppe om utfallet.

### 13 F) Utkast til MSC resolusjon om beskyttelse av AIS VHF datalink

Utkastet var oversendt fra COMSAR 16.

**Utfall:** Forslaget fra COMSAR ble støttet uten endringer.

### 13 G) Retningslinjer for ECDIS på skip som går på Australske havner

Retningslinjene har skapt noen problemer, men formannen tillot ingen diskusjon da dette kun var informasjon.

### 13.H) Anomalies in ECDIS

**Norsk posisjon:** Implementeringen av krav om ECDIS må ikke endres.

#### **Diskusjon:**

Det ble påpekt at majoriteten av eksisterende ECDIS trenger software oppgraderinger for å møte den nye standarden. Det er i noen av disse ECDISene feil er opp daget. De aller fleste feilene kan rettes ved operasjonelle tiltak. Det er ikke funnet denne feil i standarder som er godkjent etter den siste ECDIS standarden. Det ble etter en lang diskusjon enighet om at informasjonen om feil som er oppdaget og hvordan en kan omgå disse må ut til de som bruker ECDIS.

**Utfall:** Det ble utarbeidet et SN-sirkulære med nødvendig informasjon.

### 13.I SOLAS regel V/22, sikt fra bro

NAV 57 utarbeidet forslag til endringer i regelen og disse ble oversendt MSC for godkjenning. Norge støttet ikke de utarbeidede endringene da disse gir rom for utstyr og stuing av containere over siktlinsen.

MSC 90 var ikke fornøyd med de foreslåtte endringene, og sendte saken tilbake til NAV 58. Imidlertid var saken tatt av IMOs agenda, og NAV har følgelig ikke noe agendapunkt å jobbe på. I tillegg var instruksene fra MSC uklare. Etter en lang diskusjon ble det enighet om å be MSC om

et nytt agendapunkt som gir noe større frihet en kun å se på «vague expressions». Det ble imidlertid ikke enighet om hva dette nye agendapunktet skulle omfatte.

**Utfall:** MSC gis informasjon om diskusjonen og medlemslandene ble invitert til å sende inn dokumenter til MSC 91.

Haugesund 9. juli 2013

Turid Stemre  
Delegasjonsleder